ПЛАВАНІЕ ВИНТОВАГО ПАРОХОДА «САМОѢДЪ»,

ПО РѢКАМЪ, ОЗЕРАМЪ И КАНАЛАМЪ ИЗЪ С. ПЕТЕРБУРГА ВЪ АРХАНГЕЛЬСКЪ ВЪ 1858 ГОДУ.

—

Пароходъ «Самоѣдъ» строился для Архангельскаго порта на заводѣ Нобеля, и согласно съ требованіями имѣлъ слѣдующее устройство:

Длина по палубѣ	70	фут.
Ширина.	8 »	9 дюйм.
Осадка	3 »	»

Машина высокаго давленія и прямаго дѣйствія, въ 15 дѣйствительныхъ силъ.

Гребныхъ винтовъ 2 (по одному съ каждой стороны ахтерштевня).

При среднемъ давленіи 60 фунт. на квадратный дюймъ, число оборотовъ 230 въ минуту.

При этихъ обстоятельствахъ скорость парохода доходитъ до 17 верстъ въ часъ. (По условію требовалось 14 верстъ въ часъ).

Къ этому надо прибавить, что онъ плоскодоненъ, совершенно безъ киля, подводныя ливіи его въ кормѣ и въ носу чрезвычайно остры; все это вмѣстѣ дѣлаетъ пароходъ исключительно рѣчнымъ судномъ; при боковомъ вѣтрѣ его сильно валяло со стороны на сторону, и онъ усердно черпалъ почти всѣмъ бортомъ; при противномъ же вѣтрѣ онъ не подымался на волненіи, но зарывался. Носовая его часть до котла безъ палубы, а на кормѣ стояла рубка; по этой причинѣ и потому, что онъ

уходилъ отъ волнъ, вѣтеръ съ кормы для него не очень опасенъ. Если еще взять въ соображеніе обнаженіе винтовъ при сильной качкѣ и происходящій отъ того неправильный ходъ машины, то ясно видно, что «Самоѣдъ» не морякъ, и что только на тихой водѣ онъ способенъ показать свою удаль. Въ замѣнъ этого онъ имѣетъ и неоспоримыя достоинства: можетъ плавать по мелкимъ мѣстамъ, слушаетъ отлично руля и съ успѣхомъ борется съ теченіемъ.

Это судно надлежало провести въ цѣлости до Архангельска и притомъ со всевозможною поспѣшностію. Въ какой мѣрѣ задача эта была исполнена—будетъ видно изъ описанія плаванія.

Команда «Самоѣда» состояла изъ одного машиниста, двухъ кочегаровъ и двухъ матросовъ; малочисленность эта происходила отъ того, что всѣхъ этихъ людей надо было везти на почтовыхъ обратно въ С. Петербургъ, что конечно стоило не мало.

Въ $3^3/_4$ часа пополудни 28 Мая 1858 года «Самоѣдъ» пошелъ отъ пристани у Невскаго монастыря вверхъ по Невѣ къ Шлиссельбургу; шли мы малымъ ходомъ, чтобы дать машинѣ обтереться, и къ $10^1/_2$ часамъ пришли къ Шлиссельбургу.

Здѣсь присоединился я къ тремъ пароходамъ Компаніи сѣвернаго пароходства, выжидавшимъ тутъ случая пройти въ тихую погоду черезъ Ладожское озеро къ Сермакской пристани на рѣкѣ Свири; и я увлекся мыслію пройти по озеру, прекратилъ пары и остался до утра.

Казалось, погода стихала; въ 3 часа всѣ пароходы начали разводить пары, и въ 5 часовъ утра 29 Мая пошли въ озеро. Поручикъ корпуса флотскихъ штурмановъ *Ш.*, командовавшій пароходомъ «Муравей», шелъ впереди; не легко показалось «Самоѣду» держаться въ его кильватерѣ, но дѣлать было нечего, надо было слѣдовать за нимъ, хотя «Муравей» оказался отличнымъ ходокомъ,

До Кошкина маяка хотя и покачивало, но можно было итти, дальше же командиръ «Муравья» не рѣшился продолжать путь; всѣ поворотили и я началъ дѣлать поворотъ. Въ это время у меня сломался мѣдный бугель лѣваго эксцентрика, машина оста-

новилась, и только любезности «Муравья», взявшаго меня на буксиръ, я обязанъ скорымъ возвращеніемъ въ Шлиссельбургъ.

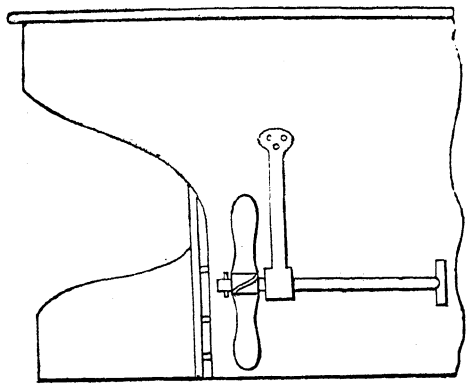
Теперь необходимость заставила меня войти въ каналъ, чтобы, идя бичевой, исправить поврежденіе, что впрочемъ не трудно было исполнить, такъ какъ имѣлось два запасныхъ бугеля.

Однако не ранѣе 2-хъ часовъ пополудни я успѣлъ сняться; надобно было распорядиться о доставкѣ лошадей на всѣхъ станціяхъ и сварить людямъ пищу.

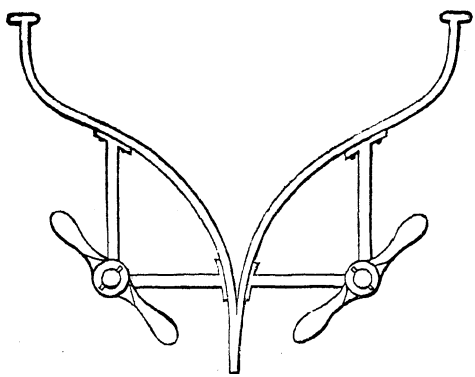
Кстати, о варкѣ пищи замѣчу здѣсь, что это одна изъ причинъ медленности движенія судовъ въ каналахъ. Такъ какъ запрещено разводить огонь на баркахъ, то приходится для варки пищи всякой разъ останавливаться. 30 Мая въ $10^1/_2$ часовъ утра я пришелъ въ Новую Ладогу, но не безъ нѣкоторыхъ новыхъ поврежденій. Дѣло состояло вотъ въ чемъ: верстахъ въ 20 отъ Ладоги, неизвѣстно почему, барки столпились и тянулись двумя рядами; я не успѣлъ опомниться, какъ очутился у самаго берега; два огромныхъ судна навалили на мой маленькій «Самоѣдъ»; его всѣмъ бокомъ прижало къ берегу, но это бы еще ничего,—на бѣду, въ этомъ мѣстѣ лежалъ камень; какъ онъ тутъ въ каналѣ очутился—не знаю, но помню, что слышалъ скрипъ желѣза, непріятно подернувшій мои, не очень слабые нервы.

По приходѣ въ Ладогу, оказалось, что правый гребной валъ погнутъ, но по мутности воды нельзя было разсмотрѣть, гдѣ именно изгибъ, снаружи ли за послѣднею трубкой, или между трубками. Эта неизвѣстность сильно меня тревожила, — я ясно видѣлъ, что малѣйшая невѣрность вала между трубками была поврежденіемъ такого рода, что надо бы было отказаться отъ паровъ, между тѣмъ какъ изгибъ его за кормовою трубою, довольно легко исправимое дѣло. Для ясности я покажу на чертежѣ устройство кормы парохода «Самоѣдъ».

Продольный видъ.



Разрѣзъ.



Обдумавъ всѣ обстоятельства, я рѣшился, не ворочаясь въ Петербургъ, итти прямо къ Сермакской пристани, куда и прибылъ благополучно въ 10 часовъ утра 31 Мая. Здѣсь въ чистой водѣ, къ великой радости моей, я увидѣлъ, что валъ погнуло, хотя значительно, но только за послѣднею трубкою; угловое желѣзо, гдѣ вставлена трубка, не тронулось съ мѣста, слѣдовательно исправить его было не трудно. Но для этого надо было поднять корму парохода, чтобы имѣть возможность вынуть гребной валъ. До 8 часовъ вечера погода не позволяла и думать о подъемѣ, хотя всѣ приготовленія были сдѣланы; къ вечеру стихло, и я приступилъ къ работѣ.

Средства для этого были довольно скромны—одна чухонская лайба. Для того, чтобы при подъемѣ судна, его не сжало собственною тяжестью, я велѣлъ устроить изъ бревенъ распорки, обложилъ ихъ толстымъ канатомъ, къ которому заложилъ тали. Краномъ служилъ мнѣ грота-рей лайбы; рей этотъ я уперъ правымъ концемъ въ бортъ судна, на лѣвомъ нокѣ закрѣплены были тали, и конецъ проведенъ на шпиль. Для того чтобы рей выдержалъ тяжесть, я на правую его сторону заложилъ четыре помочи, и закрѣпилъ ихъ къ мачтѣ и палубѣ, а лѣвый такими же помочами притянулъ къ стеньгѣ.

При подъемѣ сильно начало гнуть рей и судно тоже значительно накренило, но не слишкомъ, такъ какъ въ немъ былъ нѣкоторый грузъ. Поднявъ корму парохода на $1^1/_2$ фута, не трудно было вытащить и въ деревенской кузницѣ выпрямить валъ; но не такъ легко было его вставить на мѣсто, такъ что только къ 4 часамъ утра 1 Іюня все пришло въ надлежащій порядокъ, чѣмъ впрочемъ я много обязанъ находчивости шкипера лайбы.

Давъ командѣ отдохнуть, въ полдень «Самоѣдъ» пошелъ на парахъ вверхъ по Свири, и дошелъ въ $5^1/_2$ часовъ до Лодейнаго-Поля, откуда, взявши провизію, отправился далѣе въ $7^1/_2$ часовъ пополудни. Пароходъ прошелъ молодцемъ по порогамъ, несмотря на увѣренія лоцмановъ, что онъ не выгребетъ. Это убѣжденіе ихъ имѣло двѣ причины: во первыхъ, я шелъ среднимъ ходомъ, и пускалъ только въ самыхъ порогахъ всѣ пары въ цилиндры; обыкновенно же одна треть крана была заперта; а во вторыхъ, лоцмана, надѣясь напугать меня, не прочь были запречь мнѣ лошадокъ 30, конечно получивъ за нихъ приличную плату. На этотъ разъ они ошиблись въ разсчетѣ,—я продолжалъ итти подъ парами.

Въ часъ утра 2 Іюня я остановился у Важинской пристани, по случаю сомнѣній лоцмановъ и наставшаго тумана; только въ $7^1/_2$ часовъ утра снялся съ якоря и дошелъ до Вознесенской пристани въ 7 часовъ вечера.

Погода начала стихать, такъ что можно было надѣяться

пройти по Онежскому озеру; дѣйствительно, принявши запасъ дровъ, въ 11 часовъ я вошелъ въ озеро.

Начиная отъ Онежскаго озера, я не могъ болѣе надѣяться на помощь пароходовъ Общества сѣвернаго пароходства; они остались на Свири, и занялись правильными по ней рейсами.

Здѣсь, я долженъ замѣтить, мнѣ попался первый и послѣдній толковый лоцманъ: на вопросъ мой—пройдетъ ли пароходъ при этомъ волненіи по озеру, онъ весьма справедливо отвѣчалъ, что это мое дѣло знать пройдетъ ли онъ, или нѣтъ, а его дѣло провевести его, не посадивъ на мель. Итакъ мы пошли, но пройдя верстъ 20, когда приходилось измѣнить немного курсъ и поставить судно бокомъ къ вѣтру, лоцманъ спросилъ меня: прикажу ли я это сдѣлать?

Я, признаюсь, немного смутился, и обратился къ нему за совѣтомъ; тутъ, узнавъ морскія качества «Самоѣда», онъ объявилъ мнѣ, что по его мнѣнію пароходъ будетъ заливать, прибавивъ впрочемъ весьма лаконически: да это ваша воля, прикажете — попытаемся. Однако я рѣшился не пытаться, ибо кромѣ прямой опасности быть залитымъ, я опасался обнаженія винтовъ и слѣдовательно излома машины; въ этомъ случаѣ не было въ близи услужливаго «Муравья», какъ на Ладожскомъ озерѣ. Пришлось поворотить, что впрочемъ не обошлось безъ порядочнаго глотка воды.

Въ часъ утра 3 Іюня мы воротились на рейдъ у Вознесенской пристани, и въ 2 часа пошли конною тягою по Онежскому каналу къ Вытегрѣ, куда прибыли въ 5 часовъ пополудни.

Вытегра—небольшой городокъ, лежащій на рѣкѣ того же имени, при выходѣ ея изъ горъ. Здѣсь начинается рядъ шлюзовъ, по которымъ пришлось итти опять конною тягою. Нѣкогда Вытегра была мѣстомъ перегрузки товаровъ, но теперь, со времени прорытія Онежскаго канала, она потеряла свое значеніе, и на счетъ ея возвысилась Вознесенская пристань на рѣкѣ Свири.

Свирь на видъ прекрасная рѣка, и воды въ ней вообще достаточно, но за то отъ Вознесенской пристани, внизъ на 100 верстъ, она весьма порожиста, и фарватеръ тѣсенъ, что особенно неудобно для длинныхъ судовъ, которымъ трудно сдѣлать

поворотъ, не задѣвъ за камень. Вода въ Свири съ весны до первыхъ чиселъ Іюня прибываетъ, а потомъ начинаетъ убывать, что вѣроятно происходитъ отъ медленнаго таянія болотъ на сѣверѣ Онежскаго озера.

Распорядившись о поставкѣ лошадей на протяженіи ста верстъ по Маріинской системѣ до Константиновскаго шлюза, я вошелъ въ $7\frac{1}{2}$ часовъ вечера въ первый шлюзъ (29 шлюзовъ, изъ нихъ одинъ четырехъкамерный, не говоря о другихъ сооруженіяхъ).

На проходъ этихъ 100 верстъ употребилъ я $45\frac{1}{2}$ часовъ, т. е. пришелъ къ Константиновскому шлюзу къ 5 часамъ пополудни 5 Іюня. Впрочемъ надо сказать, что были значительныя остановки, не считая самыхъ шлюзовъ; кромѣ того дурная погода, вѣтеръ, дождь, снѣгъ и градъ, изнуряя команду, тоже замедляли движеніе. Въ 7 часовъ вечера тогоже дня пошелъ я подъ парами вниз по Каверѣ.

Кажется погода твердо рѣшилась не позволять мнѣ пройти ни по одному озеру, такъ какъ лоцмана у устья Ковжи на отрѣзъ отказались вести пароходъ, въ такую погоду, черезъ Бѣлое озеро. Итакъ попытка пройти по озеру не удалась; я долженъ былъ воротиться къ $1\frac{1}{2}$ часу утра 6 Іюня къ устью Бѣлоозерскаго канала. Нечего дѣлать, опять потащился конною тягою, и только къ 4 часамъ вечера пришелъ къ устью канала на Шекснѣ. Въ 6 часовъ вечера я пошелъ внизъ по Шекснѣ, но долженъ былъ остановиться выше пороговъ, такъ какъ лоцмана не рѣшались ночью, въ свѣжую погоду, провести меня по порогамъ. Еще утромъ вѣтеръ былъ такъ силенъ, что препятствовалъ развести пары, и не ранѣе $4\frac{1}{2}$ часовъ утра 7 Іюня удалось поднять паръ, послѣ чего пройдя четыре порога, пришли въ $5\frac{1}{4}$ часовъ къ каналу Герцога Александра Вюртембергскаго.

О Маріинской системѣ я ниже скажу нѣсколько словъ, здѣсь замѣчу только, что рѣка Ковжа въ низовьяхъ своихъ не представляетъ никакихъ препятствій для плаванія пароходовъ; но за то Бѣлое озеро отдѣлено отъ нее баромъ, и вообще до того мелко, что при малѣйшемъ вѣтрѣ песчаное дно его приходитъ въ движеніе, окрашивая всю воду мутно-желтымъ цвѣтомъ. Это

обстоятельство указываетъ на подвижность въ немъ мелей, и слѣдовательно требуетъ знающихъ лоцмановъ для безопаснаго провода судовъ.

Устье канала Герцога Александра Виртембергскаго отстоитъ отъ С. Петербурга на 736 верстъ, которыя я прошелъ въ $9^1/_2$ сутокъ; но изъ этого числа надо вычесть время, потерянное въ попыткахъ пройти черезъ озера Ладожское—9 и Онежское—7 часовъ и еще остановку у Сермакской пристани—26 часовъ, и такъ всего 42 часа; за вычетомъ этого времени остается $7^3/_4$ сутокъ; слѣдовательно около ста верстъ въ сутки. При этомъ надо замѣтить, что много остановокъ происходило отъ того, что я не могъ заранѣе извѣстить о приходѣ, слѣдовательно ждалъ лошадей; команда парохода была далеко не довольно многочисленна, до того, что мнѣ приходилось по ночамъ разыгрывать роль машиниста, въ добавокъ къ моей собственной шкиперской роли.

Но въ замѣнъ того, надо признаться, что, со стороны Г. г. офицеровъ путей сообщенія, были приняты всѣ мѣры для успѣшнаго и безостановочнаго плаванія по Маріинской системѣ, равно какъ и далѣе по каналу Герцога Александра Виртембергскаго.

Если къ пройденному разстоянію прибавить остальное теченіе рѣки Шексны до города Рыбинска, именно 344 версты, то такъ какъ тамъ, сколько мнѣ извѣстно, нѣтъ препятствій для хода подъ парами, среднимъ числомъ можно принять 10 сутокъ за нормальное плаваніе до Рыбинска и столько же для обратнаго, потому что быстрота теченія Свири и Невы вознаграждаетъ теченіе Шексны.

При сравненіи этого результата съ медленностію барокъ, невольно рождается мысль: не могутъ ли пароходы даже дешевизною соперничать съ барками?

Съ перваго взгляда это кажется невозможнымъ, но если ближе разсмотрѣть всѣ обстоятельства pro и contra, то кажется выгода будетъ на сторонѣ пароходовъ. Конечно для достиженія полнаго успѣха надо устранить множество препятствій; я постараюсь здѣсь указать на главнѣйшія. Самое невыгодное обстоятельство для пароходовъ безспорно то, что нынѣ существую-

ція шлюзныя камеры—коротки; пароходъ, помѣщающійся въ нихъ, непремѣнно будетъ или поднимать очень малый грузъ, или итти весьма медленно; но такъ какъ вся Маріинская система требуетъ непремѣнной и значительной поправки, то увеличеніе камеръ не составитъ большаго разсчета: дороговизна построекъ не въ камерахъ, а въ плотинахъ.

Что поправки необходимы, это знаетъ каждый, кто имѣлъ случай видѣть эти исполинскія, но вѣтхія сооруженія.

Мѣстами совершенно непонятно, какъ плотины выдерживаютъ напоръ воды; особенно замѣчательна по вѣтхости плотина у села Девятины; какъ то все кажется, что не физическими силами тутъ удерживается вода, а какимъ-то магическимъ словомъ.

Немедленно за необходимостью поправки шлюзовъ, слѣдуетъ исправленіе теченій рѣкъ Вытегры и Ковжи: обрѣзываніе мысовъ и тому подобныя работы, тѣмъ болѣе, что они почти необходимы даже для плаванія барокъ. Это все относится къ самому пути. Прибавлю нѣчто объ устройствѣ пароходовъ. Пароходы никогда, конечно, не будутъ имѣть возможности поднимать и половину груза барки, за то они и будутъ проходить въ десятеро скорѣе; по моему мнѣнію непремѣнное условіе успѣха—устраненіе перегрузки товаровъ; пароходы эти должны сидѣть въ водѣ не болѣе 5 футъ, и притомъ быть винтовыми, чтобы удобнѣе двигаться по каналамъ.

Для 10 суточнаго плаванія изъ Рыбинска не взятъ въ разсчетъ выигрышъ времени отъ прямаго прохода черезъ озера, не входя въ обходные каналы. Надо полагать, что пароходъ съ осадкою 5 футъ всегда будетъ имѣть возможность пройти по озерамъ, несмотря ни на какую погоду, или за весьма немногими исключеніями. Назначить же пароходы исключительно для буксира, я полагаю не будетъ такъ выгодно, по многимъ причинамъ: во первыхъ, потому, что движеніе сдѣлается медленнѣе, такъ какъ въ каналахъ и маленькихъ рѣчкахъ нельзя итти съ буксиромъ, и, во вторыхъ, потребуется выгрузка товаровъ, потому что по Онежскому и Ладожскому озерамъ нельзя буксировать обыкновенныя барки, а придется строить особенныя баржи.

Для прохода пароходовъ по Маріинской системѣ я не вижу особенныхъ препятствій, потому что если дѣло пойдетъ успѣшно, то можно по этой системѣ прекратить плаваніе барокъ; тѣмъ болѣе, что есть еще два сообщенія съ Волгою, а для начала пароходы могутъ тянуться въ каналахъ конною тягою. Эта мысль уже начинаетъ прилагаться къ практикѣ: изъ устава Общества сѣвернаго пароходства видно, что окончательная и благая цѣль его есть соединеніе Шексны съ Невою посредствомъ пароходовъ по Маріинской системѣ.

Я знаю, что у насъ существуетъ предубѣжденіе противъ пароходовъ,—опасаются пожаровъ; чѣмъ же пароходъ опаснѣе въ каналахъ, чѣмъ на рѣкахъ? По Невѣ постоянно около барокъ ходятъ пароходы, и даже высокаго давленія, однако вреда нѣтъ, а въ 1857 году, въ Новой Ладогѣ пожаръ произошелъ не отъ парохода, напротивъ, присутствіе небольшаго пароходика много способствовало окончательному потушенію его.

Чтобы доказать до какой степени дико у насъ понятіе о пароходствѣ и устройствѣ этихъ судовъ, приведу выраженіе человѣка, который по роду своей службы долженъ бы былъ знать, что такое пароходъ, но онъ, какъ оказалось, никогда подобнаго судна не видалъ. На вопросъ этой личности: скороли я пойду, я отвѣчалъ: тотчасъ, пары готовы. «Какъ пары! такъ онъ уже кипитъ? какъ же вы его держите?...» Этотъ почтенный господинъ полагалъ, что пароходъ, какъ самоваръ, закипѣлъ — такъ нечего ѣвать. Все это было говорено, не шутя, и удивленнымъ тономъ.

Еще на одно обстоятельство надо обратить вниманіе, хотя оно новидимому и не находится въ прямой связи съ пароходствомъ— это народонаселеніе.

Нигдѣ я не видѣлъ такого слабаго, апатичнаго и деморализированнаго народа, какъ въ Олонецкой губерніи около каналовъ и рѣкъ: почти на каждомъ шагу встрѣчаются слѣды сифилитическихъ болѣзней и общаго разслабленія организма. Между тѣмъ въ другихъ частяхъ той же губерніи народъ рослый и здоровый. Не трудно объяснить это застоемъ и вмѣстѣ съ тѣмъ кочевою жизнію населенія этихъ мѣстъ.

Бурлаки, тащась въ теченіе цѣлаго лѣта по этимъ грязнымъ и стоячимъ водамъ, терпятъ всѣ возможныя лишенія и недостатки, и приносятъ и развиваютъ зародыши разныхъ болѣзней, а отъ однообразія своихъ занятій люди дѣлаются равнодушными ко всему ихъ окружающему.

Мѣстное же населеніе не помышляетъ о постоянныхъ или полевыхъ работахъ, зная, что трудомъ нѣсколькихъ часовъ имѣетъ возможность прокормиться цѣлыя сутки; только о томъ и хлопочетъ, какъ бы всѣми правдами и неправдами зашибить копѣйку, выпить и потомъ опять впасть въ обыкновенную апатію.

Быстрое движеніе пароходовъ и слѣдовательно торговля заставила бы пошевелиться мѣстное населеніе, такъ сказать разбудило бы его. Вотъ почему наши водные пути сообщенія не могутъ остаться въ этомъ положеніи,—это сдѣлалось физическою и моральною невозможностію.

Я твердо увѣренъ, что только одно пароходство можетъ возвратить каналамъ ихъ прежнее значеніе; толкаться шестами, тянуться людьми и лошадьми—все это отжило свой вѣкъ.

Что бы убѣдиться въ этомъ, стоитъ присмотрѣться къ грустной картинѣ этихъ неподвижныхъ громадъ, называемыхъ вообще барками, окруженныхъ стоячею водою, населенныхъ отупѣвшимъ народомъ. Неужели для этого геніальные люди устраивали водяныя сообщенія, государство тратило милліоны. Нѣтъ? на этомъ остановиться нельзя, надо замѣнить запряженнаго, какъ лошадь, человѣка паровымъ двигателемъ; тогда и этотъ человѣкъ современемъ сдѣлается разумно-свободнымъ существомъ.

Постараюсь здѣсь дать слабое понятіе о контрастахъ, встрѣчаемыхъ путешественникомъ на нашихъ каналахъ.

Вообразите себѣ горный потокъ—рѣчку Вытегру,—обращенный геніемъ и разумомъ человѣка въ судоходную рѣку, превосходно соображенныя работы, огромной величины шлюзы, однимъ словомъ, природу совершенно измѣненную силою человѣческаго ума, и все это окружено пустынными известковыми скалами и болотами, поросшими болѣзненнымъ сосновымъ лѣсомъ. Таковъ наружный видъ Маріинской системы; конечно это ничуть не мѣшаетъ каналу быть весьма полезнымъ.

Но что всего страннѣе: люди, трудившись такъ много, не кончили своего труда, но тащутся по этимъ, съ такими пожертвованіями пріобрѣтеннымъ, путямъ на баркахъ; это все равно, что поставить мужицкую телѣгу на рельсы желѣзной дороги.

Но воротимся къ «Самоѣду»: я забылъ его у устья Виртембергскаго канала на Шекснѣ, 7 Іюня, въ $5^1/_4$ часовъ утра.

Мѣсто это замѣчательно въ томъ отношеніи, что здѣсь расходятся пути къ двумъ оконечностямъ Россіи, на лѣво—въ Архангельскъ, прямо—въ Астрахань. Я конечно пошелъ на лѣво, не подозрѣвая какія мытарства меня тамъ ожидаютъ.

Начало канала очень привлекательно, вода довольно чиста и берега обложены дерномъ; но потомъ отъ Сиверсова озера (я пишу это названіе такъ, какъ мнѣ его говорили, не знаю вѣрно ли оно) видъ быстро измѣняется. Въ этомъ, довольно большомъ озерѣ, такъ какъ фарватеръ ничѣмъ не указанъ, «Самоѣдъ» успѣлъ винтами своими познакомится съ травою; однако послѣ получасовой работы счастливо стдѣлался. За озеромъ каналъ уже дѣлается незначительнымъ, и служитъ только для связи разныхъ рѣчекъ и озеръ; нѣкоторыя изъ этихъ рѣчекъ такъ узки и извилисты, что на поворотахъ корма и носъ касались берега; озера же иногда не лучше весьма плохихъ прудовъ, наполнены травою и грязью. Ежели бы грунтъ не былъ исключительно болотистъ, безъ слѣдовъ камней, то плаваніе было бы далеко не безопасно, а такъ оно только отчаянно медленно.

Рядъ озеръ и рѣчекъ наконецъ впадаетъ въ рѣку Порозовицу. Верхнее те енія ея шлюзовано, нижнее нѣтъ, мѣстами она очень камениста, извилиста и довольно быстра, — такое мѣсто сейчасъ за шлюзомъ № XIII. Пробѣжавъ, какъ будто сквозь строй, между камнями Порозовицы, постоянно въ опасности обломать винты, «Самоѣдъ» достигъ ея устья у Кубенскаго озера. Здѣсь я долженъ упомянуть о небольшомъ трагикомическомъ эпизодѣ. Погода стояла, какъ всегда—мерзѣйшая: дождь и вѣтеръ, съ прибавленіемъ надлежащаго количества холода. При такихъ обстоятельствахъ подходили мы къ устью, гдѣ Порозовица разлилась и образовала широкую рѣку, изъ которой кое-гдѣ торчали деревья и кусты,—вдругъ «Самоѣдъ» пла-

вно, но основательно остановился на какой-то грязной банкѣ. Дали задній ходъ,—ни съ мѣста; спрашиваю оторопѣвшаго провожатаго,—лоцманомъ его назвать нельзя,—куда же своротить, гдѣ фарватеръ? Но по отвѣту можно было сомнѣваться былъ ли провожатый когда либо тутъ: ништо, говоритъ, бывалъ, съ его высокоблагородіемъ въ саняхъ ѣздилъ.—А кромѣ того, бывалъ? нѣтъ не случалось; можно себѣ представить какъ пріятно было это открытіе! Такъ какъ же, продолжаю я, ты слѣдовательно этихъ мѣстъ не знаешь? Нѣтъ, говоритъ, мѣста знакомы, вотъ и церковь Св. Антонія.

Вижу, толковать нечего, снялись кое какъ съ мели, и начали шестами мѣрить глубину, чтобы найти фарватеръ, и дѣйствительно послѣ двухчасовыхъ хлопотъ вышли въ озеро; здѣсь насъ хотя изрядно покачивало, но я не рѣшился итти долѣе съ этимъ знатокомъ мѣстъ. Но гдѣ найти лоцмана? сквозь туманъ виднѣлась церковь, но берегъ тамъ каменистый, а вѣтромъ такъ на него и наноситъ. Послѣ долгихъ переговоровъ съ провожатымъ, узналъ я, что существуетъ гдѣ-то заливъ,—устье какой то рѣки, мнѣ неизвѣстной, впрочемъ также незнакомой и лоцману, но гдѣ есть надежда встрѣтить живаго человѣка. Пошли малымъ ходомъ и къ 8 часамъ вечера подошли дѣйствительно къ берегу. Отыскавъ другаго лоцмана, отправились въ $11^1/_2$ часовъ вечера въ путь черезъ озера. Несмотря на то, что команда была изнурена и вѣтеръ довольно сильный, я рѣшился итти тотчасъ, такъ какъ, по увѣренію лоцмана, вѣтеръ долженъ былъ къ утру еще усилиться и могъ меня задержать неопредѣленное время. Въ $2^1/_4$ часа поутру, 8-го Іюня, дошли мы до Знаменской пластины, у истока Сухоны.

Нѣкоторый отдыхъ командѣ сдѣлался необходимъ, поэтому только въ $10^3/_4$ часовъ утра «Самоѣдъ» пошелъ внизъ по Сухонѣ, имѣя лоцмана до устья рѣки Вологды. У сліянія Вологды и Сухоны лоцманъ вѣжливо раскланялся и выскочилъ на берегъ, говоря, что дальше рѣка простая, ну да она и до этихъ поръ была не очень хитра.

Такъ какъ берегъ здѣсь низменный, болотистый, и камней нѣтъ, а лоцмана взять неоткуда, то мы и пошли безъ него

до деревни Набережья, гдѣ впрочемъ тоже не нашли лоцмана. Мужики отказываются вести пароходъ по той причинѣ, что, какъ они говорятъ, такую мудреную посудину не важивали; нечего больше дѣлать, какъ итти еще дальше на счастье.

Въ $8^1/_2$ часовъ вечера остановились у деревни Шуйской, опять не берутся вести, а между тѣмъ берега измѣнились, грунтъ довольно твердъ, начинаютъ показываться камни, однимъ словомъ, мѣста намекаютъ на пороги. Послѣ долгихъ переговоровъ наконецъ одинъ мужикъ рѣшился,—но какъ потомъ оказалось, полуумный, хотя и знающій свое дѣло лоцманъ. 9 Іюня въ $6^1/_2$ часовъ утра мы дошли счастливо до города Тотьмы.

Городъ Тотьма, подходя къ нему съ верховья Сухоны, издали имѣетъ довольно приличный видъ; множество церквей то показываются, то исчезаютъ, смотря по поворотамъ рѣки; но съ послѣдняго колѣна зрѣлище измѣняется, зритель видитъ предъ собою скопище самыхъ жалкихъ, полуразвалившихся хижинъ и среди ихъ, если не ошибаюсь, 13 церквей. Однимъ словомъ, весь городишко имѣетъ физіономію безвыходной бѣдности и нищеты.

Въ $9^3/_4$ часовъ утра, взявши дровъ и лоцмана, отправились къ Устюгу. Въ 9 часовъ вечера по настоятельному требованію лоцмана остановились на якорѣ; дѣйствительно туманъ, покрывавшій всю рѣку и несовсѣмъ безопасныя мѣста, дѣлали эту предосторожность необходимою. Въ 2 часа утра 10 Іюня пошли далѣе и къ $9^1/_2$ часамъ пришли безъ дальнѣйшихъ затрудненій въ Устюгъ.

Въ Устюгѣ я взялъ двухъ лоцмановъ съ тѣмъ, чтобы они поперемѣнно правили и чтобы итти день и ночь. Въ полдень 10 числа, пошелъ внизъ по Двинѣ, но въ 2 часа утра 11 Іюня ловкій лоцманъ усадилъ «Самоѣдъ» на песчаную мель, увѣряя, что два года тому назадъ здѣсь былъ самый материкъ,—такъ они называютъ фарватеръ. Какъ бы то ни было, но теперь тутъ дѣйствительно оказался материкъ. Двина въ этомъ мѣстѣ, проходя между мелей, имѣетъ весьма сильное теченіе (полосную воду, какъ выражаются мѣстные жители), такъ что не легко

было снять судно, при чемъ на первый разъ его опять бросило на мель.

Такъ какъ во время этой катастрофы для облегченія судна пришлось бросить большую часть дровъ за бортъ, то тутъ же надо было взять другія, такъ что не ранѣе $6^1/_2$ часовъ утра можно было итти дальше. Въ 5 часовъ вечера пришлось остановиться, такъ какъ при стоянкѣ на мели песокъ засорилъ клапаны насосовъ, и ихъ надо было чистить и исправлять.

Въ 11 часовъ вечера продолжаемъ путь, остановясь только для пріема дровъ на 2 часа, такъ что къ 7 часамъ вечера 12 Іюня пришли къ Коскогорской пристани въ 50 верстахъ отъ Архангельска. Отчасти по причинѣ того, что надо было чистить машину и дымогарныя трубки, отчасти и по желанію хотя немного покраситься передъ приходомъ въ городъ, остановился я здѣсь на ночь, и не ранѣе 2 часовъ по полудни 13 Іюня пошелъ въ Архангельскъ, куда «Самоѣдъ» прибылъ къ 5 часамъ вечера.

Разстояніе отъ рѣки Шексны до города Архангельска 1266 верстъ (именно: каналъ Герцога Александра Виртембергскаго 74 версты, Кубенское озеро 60 верстъ, рѣка Сухона 525 верстъ и Двина 607 верстъ), «Самоѣдъ» прошелъ въ $6^1/_2$ сутокъ, несмотря на неоднократныя остановки, ибо кромѣ вышепоименованныхъ, приходилось еще нѣсколько разъ брать дрова и провизію.

Изъ этого времени слѣдуетъ исключить ненормальныя остановки, именно: 2 часа въ устьѣ Порозовицы, 9 часовъ на отдыхъ команды у Знаменской плотины, 7 часовъ по случаю тумана между Тотьмой и Устюгомъ, $4^1/_2$ часа на мели въ Двинѣ, по этой же причинѣ 6 часовъ чистили насосы и приводили все въ порядокъ, и наконецъ 19 часовъ для окраски парохода у Коскогорской пристани. Всего же будетъ $47^1/_2$ часовъ, или почти двое сутокъ, слѣдовательно остается на дѣйствительное плаваніе, вмѣстѣ съ остановками для пріема дровъ, $4^1/_2$ сутокъ или болѣе 280 верстъ въ день.

Итакъ «Самоѣдъ» употребилъ для того, чтобы пройти отъ Финскаго залива до губы Сѣверной Двины въ Бѣломъ морѣ,

2002 версты, 16 сутокъ, или если считать только то время, что онъ былъ въ движеніи подъ парами и конною тягою, безъ невольныхъ остановокъ, 12¼ сутокъ.

Разсмотримъ вкратцѣ свойства пройденнаго пути, начиная отъ Архангельска до Шексны.

Теченіе Двины можно раздѣлить на три, совершенно другъ отъ друга различные отдѣла: первый, отъ Архангельска до половины ея длины и даже далѣе, имѣетъ возвышенные берега, довольно много острововъ, и не представляетъ особенныхъ препятствій для плаванія, кромѣ развѣ нѣкоторыхъ мелей, которыя впрочемъ легко обозначить буйками.

Второй отдѣлъ имѣетъ берега отвѣсные, не очень высокіе, состоящіе изъ известковаго камня и алебастра, покрытые слоемъ мергелистой земли, на которой растетъ отличный хвойный лѣсъ. Къ сожалѣнію, не на большомъ разстояніи Двина течетъ въ этихъ блѣднорозовыхъ красивыхъ берегахъ, гдѣ кромѣ того фарватеръ въ ней довольно глубокъ; пространство это тянется не больше чѣмъ верстъ на двадцать.

Наконецъ 3 отдѣлъ: песчаные берега, понижающіеся съ приближеніемъ къ сліянію Юга и Сухоны, гдѣ плаваніе затрудняется множествомъ рукавовъ рѣки и мелководіемъ. Хотя Двина подвержена чрезвычайнымъ измѣненіямъ высоты воды, однако приспособленные къ ней пароходы могутъ безостановочно двигаться во всякое время лѣта. За Двиною слѣдуетъ Сухона, рѣка самая безтолковая, ежели такъ можно выразиться; она почти отъ самаго Устюга до деревни Шуйской представляетъ рядъ пороговъ, по которымъ весною можно безопасно пройти, но помѣрѣ убыли воды, къ Іюлю мѣсяцу, всякое почти плаваніе прекращается, такъ какъ мѣстами остается едва на одинъ футъ воды. На всемъ этомъ пространствѣ она течетъ въ высокихъ и крутыхъ берегахъ, состоящихъ изъ пирамидальныхъ песчаныхъ горъ съ известковою подошвою. Пирамидальный видъ со стороны рѣки получаютъ они отъ крутыхъ овраговъ, по которымъ иногда текутъ ручейки, а большею частію только стекаетъ дождевая вода. Крупный песокъ, составляющій эти горы, увлекаясь дождевою водою, постоянно засоряетъ русло рѣки, чему тѣмъ

труднѣе препятствовать, что всѣ боковые овраги и долины такого же свойства. Шлюзовать эту рѣку едва ли возможно, тѣмъ болѣе что польза отъ шлюзовъ была бы весьма невѣрна. Число плавающихъ по ней судовъ не очень велико, и нельзя предвидѣть особеннаго приращенія, такъ какъ окружающія губерніи довольно бѣдны, а лѣсъ можно и теперь сплавлять. Здѣсь лучше покориться необходимости и ограничиться извѣстнымъ срокомъ плаванія; напримѣръ компанія, имѣющая пароходы на Шексиѣ, могла бы весною отправлять часть ихъ на Сухону; въ это время, я полагаю, для нихъ нашлась бы постоянная работа. Эти свойства Сухоны лишаютъ отчасти и каналъ Герцога Александра Виртембергскаго своего значенія; предполагая даже самый каналъ совершенно удобнымъ, онъ все таки не имѣлъ бы исхода.

Но въ дѣйствительности этого нѣтъ: онъ имѣетъ большіе недостатки, вообще представляетъ нѣчто неоконченное, неполное.

Въ самомъ дѣлѣ, если сравнить работу хотя одной знаменитой плотины, поддерживающей уровень Кубенскаго озера, съ кривыми рѣчками и заплывшими озерками той же системы— не знаемъ что сказать. Нельзя не сознаться, что планъ проведенія канала очень хорошо соображенъ, но что исполненіе его неудовлетворительно. Мѣстами никакъ не подозрѣваешь, что плывешь по искусственному пути, такъ все дико и первообразно, такъ мало видно трудовъ человѣческихъ рукъ, или, лучше сказать, ничего не сдѣлано для удобства прохода судовъ. Однимъ словомъ, хотя у устьевъ канала на столбахъ написано, что онъ оконченъ въ 1828 году, однако, при всемъ желаніи, этому трудно повѣрить, такъ много осталось еще сдѣлать.

Но вотъ вопросъ,—стоитъ ли его оканчивать?

Судя по тому, что выше сказано о рѣкѣ Сухонѣ, которая есть необходимая часть его, это будетъ стоить огромныхъ издержекъ; но, съ другой стороны, такъ какъ онъ и теперь уже долженъ стоить не малыхъ суммъ, то кажется выгоднѣе будетъ довершить начатое.

Отъ Шексны до Сухоны его не трудно исправить: стоитъ только отрѣзать мысы въ рѣчкахъ, очистить и обозначить фарватеръ въ озерахъ, и можетъ быть построить еще одинъ

шлюзъ на Порозовицѣ. Но исправить неисправимую Сухону, не входя въ громадныя издержки, мнѣ кажется очень нелегко.

Быть можетъ здѣсь было бы достаточно углубить фарватеръ хотя до 2 футъ во время самой низкой воды, т. е. очистить его отъ песка посредствомъ землечерпательныхъ машинъ. Не знаю исполнима ли эта мысль,—объ этомъ пусть судятъ спеціалисты.

Моя цѣль была только дать читателю нѣкоторое понятіе о водяномъ пути, ведущемъ на сѣверъ нашего отечества, въ страну пустынную и безплодную и, должно сознаться, иногда искусственно пустынную. Трудно себѣ представить съ какою небрежностію производились и отчасти еще производятся порубки лѣса; его вырубаютъ какъ то такъ основательно, что даже уничтожаютъ возможность вырости другому, на мѣстѣ срубленнаго. Это кажется странно, но тѣмъ не менѣе фактъ существуетъ; какъ примѣръ, можно привести каменистые берега Вытегры; на нихъ прежде росъ лѣсъ, слѣды и теперь видны, а между тѣмъ ясно, что тутъ его не будетъ больше. Къ несчастію нетолько здѣсь можно замѣтить такія явленія, но большинство земель, сколько я замѣтилъ, подлежитъ тому же закону. Причину этого я основательно не въ состояніи объяснить, но говорю только то, что видѣлъ. Вѣроятно одна изъ причинъ та, что изъ видовъ барышей не оставляютъ семянныхъ деревъ, и сухіе остатки сучьевъ и вершинъ, сгарая во время пожаровъ, лишаютъ почву на долго способности производить лѣсъ, или ежели онъ выростаетъ, то очень плохой и не подающій большихъ надеждъ.

Но я замѣчаю, что пора остановиться, иначе я заведу читателя слишкомъ далеко въ лѣсъ, вмѣсто того чтобы плавать съ нимъ по нашимъ сѣвернымъ рѣкамъ.

Въ заключеніе прибавлю нѣчто о самомъ «Самоѣдѣ» и о системѣ его постройки. Какъ сказано, онъ былъ двухъ-винтовый; этого рода суда имѣютъ свою хорошую и дурную стороны: хорошая та, что, имѣя всѣ свойства винтоваго судна, могутъ плавать на довольно малой водѣ, и особенно гораздо удобнѣе колесныхъ для прохода шлюзовъ, но конечно всегда будутъ

уступать въ скорости колеснымъ пароходамъ равныхъ, съ ними силъ. Причина, почему два винта всегда дѣйствуютъ хуже одного, очень ясна, такъ какъ при нихъ потеря силы (slip) неизбѣжно большая.

Къ неудобствамъ такого рода судовъ принадлежитъ еще опасность сломать винты при первомъ удобномъ случаѣ; дѣлать же ихъ для крѣпости изъ кованаго желѣза было бы еще неудобнѣе, ибо тогда, при всякомъ такомъ случаѣ, погибался бы гребной валъ, что гораздо важнѣе излома винта.

Говоря собственно о «Самоѣдѣ», я долженъ отдать полную справедливость хорошей его постройкѣ, эластичности всего судна, что немало способствовало хорошему ходу его, и особенно правильному и ровному дѣйствію машины. Что онъ очень сильно стучитъ—неудивительно: это—такъ сказать, его натура, онъ безъ холодильника. Нельзя не похвалить устройство котла: при очень умѣренномъ количествѣ топлива, онъ постоянно держалъ паръ въ изобиліи. Вообще счастливымъ исходомъ плаванія я совершенно обязанъ отличнымъ качествамъ судна, исполнявшаго всѣ разумныя требованія.

Шкиперъ парохода «Самоѣдъ».